

turligvis lige så vigtigt, at man ved vurderingen af risikoen ved transport af farligt gods inddrager den nyeste teknik og viden på området. Ligeså er det vigtigt, at der bliver set på risikoen ved transport af farligt gods ved alternative transportformer, som jo i givet fald vil komme på tale. Den triste sandhed er jo, at der til al transport er knyttet en form for risiko; der findes simpelt hen ikke nogen form for transport, hvor risikoen er nul, og det synes jeg egentlig SF også skulle have tænkt på forud for udarbejdelsen af dette beslutningsforslag.

Når vi så taler om transport af farligt gods ad jernbane, er det klart, at risikoen ikke kan være nul. Men ingen af de transportformer, der alternativt bydes på – lastbil eller færge – tilbyder risikofri transport. Farlige stoffer er farlige, transport af farlige stoffer indebærer en vis risiko, og vores opgave er naturligvis at sørge for, at transport af disse stoffer sikres bedst muligt.

Det er min opfattelse, at der ikke er generelle problemer med at transportere, hvad der er kategoriseret som farligt gods, gennem tunnelen under Storebælt. Der er imidlertid enkelte kategorier af farligt gods, der påkalder sig særlig opmærksomhed, og hvor der måske bør kræves særlige foranstaltninger. Jeg tænker her på sprængstoffer, gasser og lign. Man kan f.eks. overveje at fastsætte mængdebegrænsninger for sådanne stoffer. Man kan også overveje, om disse transporter skal foregå på bestemte tidspunkter af døgnet under iagttagelse af helt særlige procedurer. Selvfølgelig bør man også overveje at friholde begge tunnelrør for anden trafik, når særlig farligt gods føres gennem tunnelen.

Men ingen af disse overvejelser kan få regeringen til at støtte SF's beslutningsforslag.

Søren Hansen (S):

Det er et vigtigt, men også et følsomt emne, der er til debat her, og netop af de to grunde er det afgørende, at spørgsmålet behandles sagligt, seriøst og ordentligt, men de krav lever SF's beslutningsforslag desværre ikke op til.

SF ved, at der om en uge eller to foreligger en redegørelse fra DSB og Storebælt, der netop omhandler det emne, der er tale om i beslutningsforslaget, men SF kunne altså ikke vente, til trods for, som ministeren også nævnte, at forbindelsen først åbnes ved årsskiftet 1996-97, så der havde altså været tid til at overveje tingene ordentligt, seriøst og sagligt.

SF henviser til nogle tunneluheld, men det er eksempler, der ikke kan sammenlignes med vo-

res tunnel. Der er tale om biltunneler, hvor lastbiler og privatbiler er blandet, og om tunneler, hvor gods og persontrafik kører samtidig og sammen. SF's sammenligninger holder heller ikke på dette punkt.

SF påstår, at selv en mindre ulykke kan afbryde forbindelsen mellem de danske landsdele. Det er ikke rigtigt, i hvert fald er det kun delvis konstrueret sådan, at der faktisk er tale om to forbindelser, én over og én under vandet. Afbrydes den ene, vil den anden kunne anvendes.

Hvad er så egentlig farligt gods? Det er i hvert fald mange ting, og der er farlighed af forskellige grader. Det er altid farligt i et eller andet, men forskelligt omfang. Hvad er en ulykke? Det er også forskelligt. Nogle rammer først og fremmest materiellet, det er mere overkommeligt end de ulykker, der kræver menneskeliv, især mange menneskeliv. Derfor må disse spørgsmål vurderes nøje, ordentligt og seriøst, inden vi lægger os fast på en løsning.

SF sætter også lighedstegn mellem Eurotunnelen mellem England og Frankrig og vores Storebæltstunnel. Det lighedstegn holder ikke. Eurotunnelen er fire gange så lang som Storebælt, og det ved i hvert fald de af Folketingets medlemmer, som havde mod til at køre gennem tunnelrøret mellem England og Frankrig. Jeg erkender, at det ikke var alle, men de, der havde det, kan bevidne over for sig selv og andre, at der er tale om en helt anden type tunnelforbindelse end den Storebæltforbindelse, vi her taler om. Skulle man afbryde forbindelsen i Eurotunnelen, mens et tog med farligt gods passerer, skal den afbrydes 1 time, dvs. 20-30 togefange. Det er altså noget helt andet end i vores tilfælde, hvor der er tale om et kvarters afbrydelse af trafikken. Eurotunnelen er forsynet med en hel del sporskifter med umiddelbar forbindelse mellem de to tunnelrør, men det er der ikke tale om i vores tunnel; altså holder sammenligningen ikke.

Lad os så et øjeblik forestille os, at SF's beslutningsforslag var blevet gennemført, og at en skibstransport med farligt gods om 10, 20 eller 30 år er årsag til en ulykke, måske med mange menneskeliv som omkostning.

Mon så ikke den tids Tommy Dinesen vil stille et onsdagsspørgsmål til trafikministeren om, hvorfor man dog ikke brugte den enkle, den sikre, den hurtige tunnelforbindelse frem for en kompliceret transport i tætbefolkede områder i Korsør og Nyborg, med skiftespor, med range-